MEURI
BULETIN SEJARAH ACEH

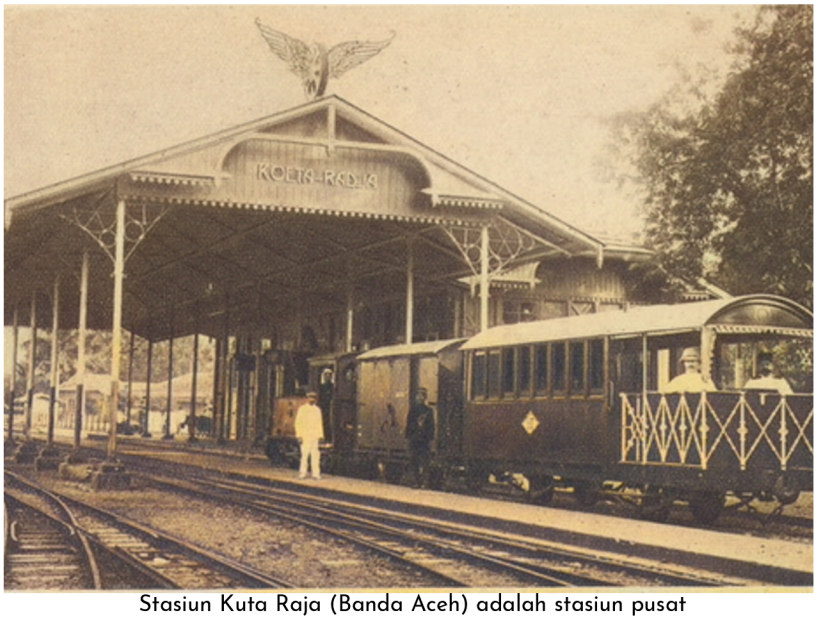
MEURI BULETIN

BULETIN SEJARAH ACEH

Edisi I

Minggu; 13 juli, 2025

KERETA API ACEH DULU DAN KINI



Stasiun Kuta Raja (Banda Aceh) adalah stasiun pusat dari perusahaan kereta api "Atjeh Tram"

Kereta Api Aceh ("Atjeh Tram") dibangun pertama kali oleh belanda pada masa awal perang Aceh, sebagai sarana mendukung operasi militer menaklukkan perlawanan rakyat Aceh. Pembangunan dimulai pada 12 November 1876 dengan jalur pendek dari Kutaraja (Banda Aceh) ke pelabuhan Ulee Lheue, kemudian diperluas ke arah Seulimum (1898) Sigli dan Besitang (1915) hingga akhirnya terhubung dengan jaringan Deli di Sumatra Timur.

Jalur ini total membentang sepanjang 519 kilometer dan selesai pada 1919, dengan total anggaran sebesar 23 juta gulden atau setara ± Rp. 10,5 triliun jika dikonversi dengan nilai rupiah saat ini..

Pembangunan jalur kereta api dilakukan bersamaan dengan jalur perhubungan telegraf. Jalur kereta api dianggap perlu karena jalan darat yang tersedia di Kutaradja seringkali tidak bisa diandalkan saat turun hujan.

Sejak tahun 1874 kesatuan Zeni belanda ditugaskan untuk membangun dermaga debarkasi di Ulee Lheue, dan menghubungkannya dengan jalur telegraf dan kereta Api. Akibat berbagai hambatan, pembangunan jalur kereta Api baru dapat dimulai pada 1876.

Pembukaan jalur kereta api Beureunoen-Lam Meulo (1906)

Kereta api digunakan terutama untuk mobilisasi tentara dan pengangkutan logistik, namun secara perlahan juga melayani kebutuhan ekonomi seperti mengangkut hasil bumi. Keberadaan jalur rel mempercepat distribusi barang dan memperkuat kontrol Belanda terhadap wilayah pedalaman Aceh.

Hingga tahun 1904, kereta Api Aceh menggunakan batu bara sebagai bahan bakar, lalu diganti dengan kayu bakar karena lebih hemat biaya. Kebutuhan kayu bakar umumya diambil dari hutan-hutan bakau di pantai Utara dan Timur Aceh.
Jalur kereta api di Aceh memiliki lebar rel yang lebih sempit yaitu 750mm, akibatnya laju kereta api menjadi lebih lambat, dengan kecepatan maksimal hanya 25km/jam. Selain itu gerbong kereta api juga menjadi lebih sempit.

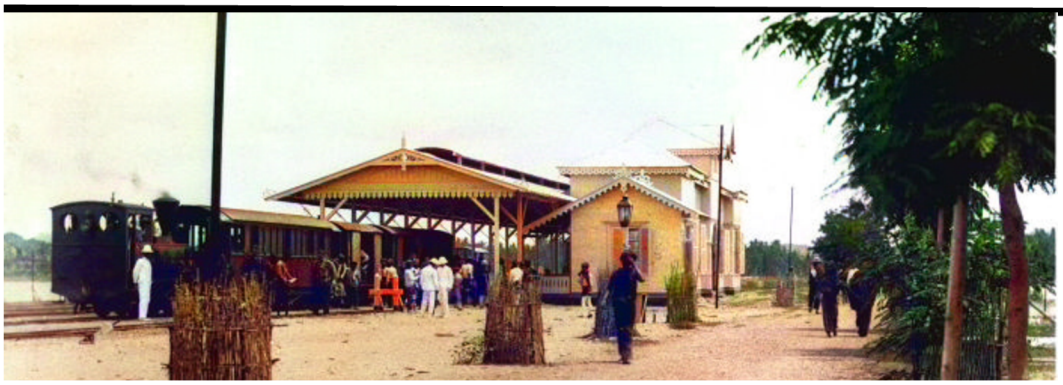
Menjelang kedatangan pasukan jepang ke Aceh pada awal tahun 1942, militer belanda menerapkan strategi bumi hangus, jalur dan sarana kereta api ikut dalam daftar objek vital yang harus dihancurkan. Meski begitu, perintah penghancuran ini tidak berjalan sepenuhnya, jalur kereta api tetap dibutuhkan sebagai sarana transportasi masyarakat.
Selama masa pemerintahan militer jepang, pengelolaan angkutan kereta api diawasi dengan ketat. Tenaga lokal Aceh mendapatkan kesempatan lebih besar, dapat mengisi posisi tinggi dalam pengurusan organisasi kereta api, yang ditinggalkan oleh pejabat-pejabat Belanda.

Jalur kereta api di Lam Baroe (km 12)

Setelah Jepang menyerah dan terjadinya perang revolusi kemerdekaan Indonesia, jawatan kereta Api diambil alih oleh pemerintahan Republik Indonesia. Dimulai dari pulau Jawa, proses pengambilalihan ini juga menjalar ke Aceh. Kereta Api Aceh ikut berperan mengangkut para tawanan militer (tentara jepang) dan membawa para pemuda API (Angkatan Pemuda Indonesia) dalam melucuti senjata militer Jepang.
Pada tahun 1950, menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum membentuk Djawatan Kereta Api (DKA) yang bertugas mengawasi perusahaan Kereta Api dan menyeleggarakan pendidikan untuk menciptakan tenaga-tenaga ahli yang dibutuhkan dalam pengelolaan kereta api. Stasiun besar kereta Api terdapat di Lhokseumawe, Langsa, Banda Aceh dan Sigli.

Situasi di Aceh kembali bergejolak saat meletusnya pemberontakan DI-TII pada 20 September 1953. Pergolakan ini turut mengganggu jalannya pengangkutan kereta Api di Aceh, banyak jalur rel yang dibongkar, perjalanan kereta api pun harus mendapatkan pengawalan. Situasi yang tidak aman menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan kereta api. Keadaan ini terus berlangsung selama pergolakan DI-TII, dan transportasi kereta Api Aceh tidak pernah lagi bangkit seperti sedia kala

jembatan kereta api di atas sungai Tamiang



Seiring dengan upaya mencari pengganti bahan bakar dari kayu, kereta Api Aceh juga mulai menggunakan mesin diesel sejak tahun 1970-an. Kereta Api Aceh masih tetap beroperasi pada tahun 1980, meski jalannya sudah tidak teratur.

Kerusakan sarana dan kalah bersaing dengan transportasi jalan raya, mengakibatkan kereta Api Aceh terus merosot. Angkutan kereta api semakin tidak populer, hal ini disebabkan waktu tempuh yang lebih lama dan tempat duduk yang tidak nyaman. Pada tahun 1982, seluruh operasi kereta Api di Aceh telah dihentikan sepenuhnya.

lokomotif uap di pangkalan kereta api di Samalanga, km 154

Pada tahun 1998, Presiden B. J. Habibie pernah menjanjikan untuk memulai kembali pembangunan rel kereta api. Programnya dilaksanakan namun tidak optimal dan pada akhirnya gagal. Pada tahun 2002 disepakati Rencana Umum Pengembangan Kereta Api Sumatera oleh para gubernur se-Sumatera, di mana program perkeretaapian Aceh menjadi bagian dari Trans Sumatera Railway Development untuk menghubungkan kota-kota di Aceh dengan wilayah lain di Sumatera. Pembangunan kembali kereta api Aceh dimulai dengan lintas Bireuen–Lhokseumawe menggunakan lebar sepur 1435 mm (standard gauge), sesuai rekomendasi studi SNCF Perancis pada 2005 yang menilai jalur tersebut strategis untuk pengembangan wilayah.
Saat ini hanya ada enam Stasiun yang telah beroperasi di Aceh yaitu; Stasiun Muara Satu, Krueng Mane, Bungkaih, Krueng Geukueh, Kuta Blang dan Geurugok

TOKOH: RUSDI SUFI (SEJARAWAN ACEH)

Rusdi Sufi lahir di Banda Aceh pada 14 Agustus 1944, setahun sebelum proklamasi kemerdekaan Indonesia. Ia tumbuh di lingkungan yang kaya tradisi dan sejarah Aceh, sejak kecil telah tertarik menggali identitas lokal melalui dokumen dan cerita lisan.

Setelah menamatkan pendidikan dasar dan menengah di Aceh, Rusdi menempuh studi di Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Syiah Kuala (USK), memilih program studi Sejarah. Ia kemudian menjadi dosen di FKIP USK dan dikenal sebagai pengajar senior yang fasih berbahasa Belanda, bahkan pernah mengikuti magang studi di Leiden, Belanda.

Karier administratifnya mencakup jabatan penting: Kepala Kantor Arsip Nasional Wilayah Aceh dan Sumatera Utara (1998–2001), lalu Kepala Pusat Dokumentasi dan Informasi Aceh (PDIA) (2004–2012). Ia juga dipercaya mengelola Yayasan Peutjut untuk pemeliharaan makam perwira Belanda di Aceh atas mandat pemerintah Belanda .

Rusdi dikenal sebagai penulis produktif karya sejarah dan budaya Aceh. Beberapa bukunya yang populer antara lain Aceh Menentang Penjajahan Asing (2006), Kerajaan-Kerajaan Islam di Aceh (2008), Aceh Bumi Iskandar Muda (2008), dan Cut Nyak Dhien Spirit Penguatan Peran Perempuan (2009).

Sepanjang kariernya, Rusdi menerima sejumlah penghargaan bergengsi. Pada 2014 ia dianugerahi Heritage Awards oleh Pemerintah Aceh, dan pada Agustus 2018 memperoleh Anugerah Budaya Meukuta Alam. Setelah wafat pada 28 November 2018, Presiden Jokowi menganugerahkan kepada almarhum Bintang Jasa Utama dan Bintang Mahaputra Tanda Budaya Paradarma pada Agustus 2021.